Deutscher Bundestag **Drucksache 19/16458**

19. Wahlperiode 13.01.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

a) zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksache 19/15779 –

Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr

b) zu dem Antrag der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8980 –

Das Straßenverkehrsrecht reformieren – Straßenverkehrsordnung fahrrad- und fußverkehrsfreundlich anpassen

A. Problem

Zu Buchstabe a

Die Rahmenbedingungen für den Verkehr von Fahrrädern, e-Fahrrädern und Lastenfahrrädern, die ein elementarer Baustein der Mobilitätsoffensive der Kommunen sind, bedürfen einer Verbesserung. Zudem soll mehr Platz für den Radverkehr und mehr Sicherheit für Radfahrende geschaffen werden.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller haben einen Antrag mit dem Ziel eingebracht, durch Änderungen im Straßenverkehrsrecht die Förderung von Rad- und Fußverkehr im Sinne der Beseitigung von Benachteiligungen gegenüber dem motorisierten Verkehr zu erreichen und die Verkehrssicherheit für diese Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, entsprechende Änderungen im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrsordnung vorzunehmen.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Aufforderung an die Bundesregierung, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel das Ziel „Vision Zero“ als Leitgedanken in die StVO aufzunehmen sowie weitere Maßnahmen zu ergreifen, um mehr Platz und mehr Sicherheit für Radfahrende zu schaffen.

Annahme des Antrags auf Drucksache 19/15779 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE.

Zu Buchstabe b

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/8980 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Ablehnung des Antrags.

Zu Buchstabe b

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Zu den Buchstaben a und b

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Antrag auf Drucksache 19/15779 anzunehmen;

b) den Antrag auf Drucksache 19/8980 abzulehnen.

Berlin, den 18. Dezember 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir	**Gero Storjohann**	**Stefan Gelbhaar**
Vorsitzender	Berichterstatter	Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Gero Storjohann und Stefan Gelbhaar

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/15779** in seiner 134. Sitzung am 12. Dezember 2019 beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/8980** in seiner 104. Sitzung am 6. Juni 2019 beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Die Antragsteller fordern die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Verkehr von Fahrrädern, e-Fahrrädern und Lastenfahrrädern, die ein elementarer Baustein der Mobilitätsoffensive in den Kommunen seien. Große Mengen an CO_2-Emissionen könnten eingespart werden, wenn der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen steige. Damit mehr Menschen das Fahrrad nutzten, brauche es mehr Platz für den Radverkehr und mehr Sicherheit für Radfahrende, zumal die Zahl der getöteten Radfahrenden 2018 im Vergleich zum Vorjahr von 382 auf 432 gestiegen sei. Der Deutsche Bundestag solle ausdrücklich die Initiative des Bundesverkehrsministeriums begrüßen, das die Vereinbarung des Koalitionsvertrages zeitnah aufgegriffen und einen Entwurf zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgelegt habe.

Die Bundesregierung solle im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel aufgefordert werden, das Ziel „Vision Zero“ als Leitgedanken in die StVO aufzunehmen. Neben der Verkehrssicherheit sollten auch die Ziele Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität an geeigneter Stelle in die maßgeblichen gesetzlichen Regelwerke aufgenommen und umgesetzt werden. Die Innovationsklausel sei so zu ändern, dass neue Regeln oder Verkehrsmaßnahmen unabhängig von bestehenden Gefahrenlagen getestet werden könnten. Zudem solle eine gesetzliche Grundlage für die Anordnung und Umsetzung eines Gesamtplans für Radverkehrsführungen durch die Straßenverkehrsbehörden geschaffen werden. Weiterhin solle sich die Bundesregierung für geschützte Radfahrstreifen einsetzen und das Parkverbot im Kreuzungsbereich an allen Kreuzungen auf fünf Meter vor und hinter den Beginn der Eckausrundung ausweiten. Kommunen sollten die Möglichkeit erhalten, speziell ausgewiesene Abstellflächen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge am Straßenrand einzurichten.

Mit der Einrichtung von Liefer- und Haltezonen sollten bessere Bedingungen für den Lieferverkehr geschaffen werden. Im Zuge dessen solle – vor dem Hintergrund des geplanten Halteverbotes auf Radfahrstreifen – ein eigenes Verkehrszeichen „Ladezone“ eingeführt werden.

Für Fahrräder, die baulich für eine Personenmitnahme geeignet seien, sollte durch Regelungen in der StVO entsprechend der Transportkapazitäten die Möglichkeit der Beförderung von Personen jeglichen Alters eröffnet werden. Vor der bundesweiten Einführung des grünen Pfeils für Radfahrende seien die Modellversuche auszuwerten.

Die Bundesregierung solle prüfen, welche Maßnahmen geeignet seien, die hohe Anzahl von Rechtsabbiege-Unfällen von Kraftfahrzeugen unter 3,5 t mit Radfahrenden zu minimieren und die Ergebnisse dem Deutschen Bundestag zur Beratung vorzulegen. Nach dem Willen der Antragsteller sollen Modellprojekte der Kommunen zur

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Schrittgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter 3,5 t beim Rechtsabbiegen sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen unterstützt werden.

Schließlich solle eine gesetzliche Regelung geschaffen werden, die die kostenpflichtige Entfernung von E-Scootern und Fahrrädern, die behindernd auf dem Geh- oder Radweg abgestellt worden seien, durch die Behörden ermögliche. Im Bußgeldkatalog sollten Bußgelder für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung durch Radfahrende erhöht werden.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller vertreten die Auffassung, dass die derzeitigen Regelungen der Straßenverkehrsordnung sowie zugeordneter Verordnungen und Richtlinien die ausreichende Förderung von Rad- und Fußverkehr als wichtigen Bestandteil der Verkehrswende verhinderten. Demzufolge brauche es eine StVO, die Fuß- und Radverkehr gegenüber dem motorischen Verkehr nicht länger benachteilige.

Während sich die Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer langsam aber stetig verbessere, seien die Unfallzahlen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden in Städten konstant hoch. Viele Menschen wählten aus diesem Grund nicht das Fahrrad als Verkehrsmittel. Mit der jüngst von der Bundesregierung vorgelegten Verordnung zur Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen verschärften sich zudem die Gefahren sowie Platzkonflikte für den Fuß- und Radverkehr. Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung seien vor allem in Metropolen und Großstädten während der vergangenen zehn Jahre deutlich angestiegen, wobei die Anteile des Autoverkehrs dabei unverändert hoch geblieben seien. Nebenwirkung dieser Entwicklung in Städten seien immer mehr Lärm, Platzmangel, Umwelt-, Gesundheits- und Klimaschäden.

Kommunen, die ihre Städte und Gemeinden für zukunftsfähigen Verkehr umgestalten wollten, würden durch vielfältige Regelungen und Gesetze auf Bundesebene ausgebremst. Dazu zählten insbesondere die Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes, der Straßenverkehrsordnung sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift. Für die Einrichtung von Fahrradstraßen, Tempo-30-Zonen oder Zebrastreifen müssten die Städte ein besonders hohes Aufkommen von Rad- oder Fußverkehr, verbunden mit einer besonderen Gefährdung, nachweisen. Beabsichtigte Umwandlungen von Fahrstreifen oder Parkplätzen in eine Bus- oder Radspur müssten ausführlich begründet und mit Zahlen zum Bus- bzw. Radverkehrsaufkommen belegt werden. Zudem hätte, wer das eigene Auto falsch auf Gehwegen, Radwegen oder an Kreuzungsbereichen an Fußgängerüberwegen parke, mit im europäischen Vergleich extrem niedrigen Bußgeldern zu rechnen.

Die Straßenverkehrsgesetze, -verordnungen und -regelungen müssten nach dem Willen der Antragsteller daher umfassend überarbeitet werden, um zukünftig umwelt-, klima- und gesundheitsfreundliche Verkehrsmittel besser fördern zu können.

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, das Straßenverkehrsgesetz mit dem Ziel anzupassen, dass in der Straßenverkehrsordnung Belange des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und Sicherheit sowie der Lebensqualität gleichrangig berücksichtigt würden. Durch Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung solle ferner die Verkehrssicherheit erhöht und Vorfahrt für umwelt-, klima- und gesundheitsfreundliche Verkehrsarten geschaffen werden. Durch Anpassung des Paragrafen 45 StVO solle die Entscheidungsfreiheit für Städte und Kommunen hin zu einer sicheren, umwelt-, klima- und gesundheitsfreundlichen Verkehrsführung erhöht werden. Die Experimentierklausel in Paragraf 45 Absatz 1 Nummer 6 StVO solle überarbeitet werden, um entsprechende verkehrliche Maßnahmen ohne den Nachweis von Erforderlichkeit und Eignung im Vorfeld zu testen bzw. für eine Experimentierphase einzuführen, auch wenn diese noch nicht durch Verkehrsgesetze möglich sei. Schließlich sollten durch Überarbeitung der Bußgeldkatalog-Verordnung wirksamere Sanktionen durch deutlich höhere Bußgelder geschaffen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Antrag auf Drucksache 19/15779 in seiner 37. Sitzung am 18. Dezember 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 19/15779 in seiner 52. Sitzung am 18. Dezember 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. dessen Annahme.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/8980 in seiner 71. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 9/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Antrag auf Drucksache 19/8980 in seiner 34. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Zu den Buchstaben a und b

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat die Anträge auf Drucksachen 19/15779 und 19/8980 in seiner 60. Sitzung am 18. Dezember 2019 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, dass mehrere der vorgelegten Vorschläge aktuell im Rahmen der StVO-Novelle im Bundesrat behandelt würden. Darin solle der Mindestüberholabstand für Kfz gegenüber Radfahrenden festgeschrieben werden, was dort auf Widerstand stoße. Die generelle Anordnung von Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Lkw sei dagegen unstrittig, ebenso wie die Ermöglichung der Anordnung von Fahrradzonen sowie die Anhebung von Geldbußen bei Parkverstößen. Die geforderte Einführung eines Verkehrszeichens, das die Einrichtung von Ladezonen für gewerbliche Lieferfahrzeuge ermögliche, werde derzeit noch geprüft. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stelle eine gute Initiative dar, schieße aber teilweise über das Ziel hinaus. Deswegen werde man den Antrag ablehnen.

Die **Fraktion der SPD** bekräftigte das Ziel der vorliegenden Anträge, den Anteil des Fahrradverkehrs steigern zu wollen. Daher werde versucht, die sehr autoaffine Straßenverkehrsordnung so umzugestalten, dass mehr Gewicht auf die Themen Fahrrad und Fußgängerverkehre gelegt werde. Man sehe mit Sorge, dass die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren zugenommen habe und fühle sich daher dem Ziel verpflichtet, diese Zahlen zu reduzieren. Der individuelle Autoverkehr stelle für Fußgänger und Radfahrer durchaus eine Bedrohung dar. Es sei wichtig, dass sich alle Fahrradfahrer an die Regeln hielten, weshalb entsprechende Bußgelder auszubringen seien. Man hoffe, dass das Bundesverkehrsministerium im Bundesrat in Bezug auf die Änderung der StVO erfolgreich sein werde.

Die **Fraktion der AfD** meinte, dass das Fahrrad gegenüber dem Fußgängerverkehr und dem ÖPNV eine Alternative bzw. Ergänzung darstelle. Ein vollständiger Ersatz des Autos sei jedoch nicht möglich. Deshalb werde sich der Modal Split zwischen Autoverkehr und Radverkehr, auch bei dessen Verdoppelung, nur marginal verändern. Nach Angaben des statistischen Bundesamtes würden 5,5mal so viele Unfälle mit Personenschaden durch Radfahrer verursacht, wie durch Pkw-Fahrer. Die durch Radfahrer verursachten Unfallzahlen stiegen um sechs Prozent im Jahr, wobei die sogenannten Alleinunfälle noch gar nicht berücksichtigt seien. Die Gefahr, als Kind auf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

einem Fahrrad verletzt zu werden, sei nach offiziellen Statistiken 25fach höher als im Pkw. Beide Anträge bevorzugten ohne jedes Augenmaß den Radverkehr und gingen zulasten der übrigen Verkehrsteilnehmer.

Die **Fraktion der FDP** begrüßte die beabsichtigte Einrichtung von Ladezonen und die Anpassung des Bußgeldkatalogs für Radfahrer. Das Abstandsgebot für Überholvorgänge von 1,5 Metern entbehre aber der Praktikabilität und Überprüfbarkeit. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erhebe überzogene Forderungen zu Lasten des motorisierten Verkehrs, die jedes Bezugs zur Lebenswirklichkeit entbehrten. Das Paradebeispiel dafür sei die Höchstgeschwindigkeit von Lkw beim Abbiegen. Während sich zwar das Risiko für Zusammenstöße mit Radfahrern verringere, könne sich zugleich das Risiko für Fußgänger erhöhen. Das Halteverbot für Kreuzungen auszuweiten, würde nur weiter den Platzmangel in den Städten vergrößern. Zukunftsweisende Mobilitätslösungen erforderten allumfassende Ansätze ohne das Ausspielen der einzelnen Verkehrsträger gegeneinander.

Die **Fraktion DIE LINKE.** führte aus, dass man die Forderung der Koalitionsfraktionen nach einer Erhöhung von Bußgeldern nicht mittragen könne und auch keine Notwendigkeit dafür sehe. Man begrüße aber die Regelung, dass Lkw über 3,5 Tonnen innerorts mit Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen fahren müssten. Gleichzeitig wolle man aber auf ein Sicherheitsproblem hinweisen, welches sich daraus ergebe, dass die Ampelschaltungen auf eine andere Geschwindigkeit ausgelegt seien. Das sei vor allem ein Problem, wenn ein Lkw noch an der Kreuzung stehe und Fußgänger schon eine Grünphase bekämen. Es gebe bereits ausreichend Erfahrungen, dass man ein generelles Tempolimit von 30 km/h in Kommunen einführen könne und Modellversuche daher entbehrlich seien. Die beabsichtigte Regelung, Fahrräder kostenpflichtig beseitigen zu können, wenn sie auf dem Gehweg stünden, könne man nicht unterstützen, solange es keine entsprechenden Abstellanlagen gebe.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wies darauf hin, dass im Antrag der Koalitionsfraktionen die Bußgelderhöhung für das Halten auf Schutzstreifen und das Parken in zweiter Reihe vergessen worden seien Das werde jetzt im Bundesratsverfahren geheilt. Der Antrag versuche, schlechte BMVI-Regelungsentwürfe zu korrigieren. Der Antrag bleibe zudem bei Themen wie Abbiegeassistenten für Lkw und Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit zurück. Die Forderung der Koalitionsfraktionen, das Bußgeld für Radfahrende zu erhöhen, werde man ebenfalls ablehnen.

Das **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** informierte, dass zur StVO-Novelle etwa 80 Änderungsanträge der Länder vorlägen, über die bisher keine Einigung im Bundesrat erzielt werden konnte. Deswegen werde die neue StVO jetzt noch nicht in Kraft treten. Zu den Fragen der Änderung des Bußgeldkataloges gebe es eine Untersuchung der BASt, die man abwarten wolle. Die Einführung von Abbiegeassistenten sei durch EU-Recht geregelt. Wenn dieses eine Einführung nicht verpflichtend vorsehe, könne man nicht darüber hinweggehen.

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. die Annahme des Antrags auf Drucksache 19/15779.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/8980.

Berlin, den 18. Dezember 2019

Gero Storjohann
Berichterstatter

Stefan Gelbhaar
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.